காகும் தொகை, இந்த லேண்ட் அக்குவிசிசன் மற்றும் அதில் ஏற்படக்கூடிய செலவு ரூ.1,03,79,800 என்று அரசாங்கத்திற்குத் தெரிவிக்கப்பட்டது. இவ்வளவு செலவு செய்ய வாய்ப்பு இல்லா ததனால், அரசாங்கத்தின் இடத்திலேயே கட்ட முடியுமா என்ற ஒரு குறிப்பு ஆராயப்பட்டது. ஜெயில் ஹில் என்ற இடத்தில் 22 செண்ட் நிலம் உள்ளதாகவும், அதில் நீதிமன்றக் கட்டடம் அமைக்க முடியுமா என்று பரிசீலிக்கப்பட்டது. ஆனால் அந்த இடம் போதுமானதாக இல்லை என்று இப்போது தெரிவிக்கப் பட்டு இருக்கிற காரணத்தினாலே மீண்டும் தனியார் இடத்தைக் கையகப்படுத்துவதற்கு செயற்குறிப்பு பரிசீலனையில் இருக்கிறது. நீலகிரி மாவட்டத்தைப் பொறுத்த வரையில் அங்கே இடம் கையகப்படுத்துவதற்கு, லேண்ட் அக்குவிசிசன் காம்பன்சேசன் அதிகமாகவும், இடம் கிடைப்பது அரிதாகவும் இருக்கின்ற காரணத்தால் கொஞ்சம் கால தாமதம் ஏற்பட்டு வருகிறது.

திரு. எச். எம். ராஜு : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, இன்னும் எத்தனை ஆண்டுக்குள் இந்த வளாகம் வரும் என்பதைப் பற்றி அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா ; மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, உடனடியாக வரு வதற்கு நடவடிக்கை எடுத்து வருகிறார்கள். இந்த இடத்திற்கு மாத்திரம் ஒரு கோடி ரூபாய் என்பது சாத்தியமாக இல்லை. நிதி நிலைமை அனுமதிப்பதாக இல்லை. ஆனால் கூடுமான வரையில் இதற்கான நடவடிக்கையை எடுத்துக்கொள்ளவேண்டு மென்ற அளவில் அரசு நடவடிக்கை எடுத்து வருகிறது.

திரு. மு. கு. கரீம்; மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, உதகமண்டலத்தில் அத்தகைய புது கட்டடம் வருகின்ற நேரத்தில் பிளான்டேஷன் லேபர் கோர்ட்டையும் அதில் கொண்டு வர முடியுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, முதலில் அடிக்கல் போட்டு கட்டடம் எழுப்பிய பிறகு அதைப் பற்றி கவனிக்கலாம்.

சேலம்—பெங்களூர் அகல ரயில் பதை.

*10464—திரு. வ. முல்லைவேந்தன் :

மாண்புமிகு போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா :

(அ) சேலத்தில் இருந்து தர்மபுரி வழியாக பெங்களூருக்கு அகல ரயில்பாதை அமைக்க மத்திய அரசை தமிழக அரசு வற்புறுத்துமா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன?

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : மாண்புமிகு பேரவை துணைத் தலைவரவர்களே,

(அ) மற்றும் (ஆ): சேலத்திலிருந்து தர்மபுரி வழியாக பெங்களூருக்குச் செல்லும் மீட்டர் கேஜ் ரயில் பாதையை அகலப் பாதையாக மாற்றியமைப்பதற்காக 1981 மற்றும் 1982ஆம் ஆண்டுகளில் சர்வே தென்னக இரயில்வேயால் தயாரிக்கப்பட்டு அறிக்கை 1982 ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்ட் மாதம் இரயில்வே வாரியத்திற்கு அனுப்பிவைக்கப்பட்டது. இரயில்வே வாரியத்திற்கு அதனை மீண்டும் தற்போதைய நிலைக்கேற்றவாறு திருத்தி அமைத்து அனுப்ப இருப்பதாக தென்னக இரயில்வே பொது மேலாளர் தெரிவித்துள்ளார்.

திரு. வ. முல்லைவேந்தன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, சேலம் என்பது தமிழ்நாட்டில் மிகப் பெரிய வளர்ந்துவரும் நகரமாகவும் அதே நேரத்தில் தர்மபுரி வழியாக ஹோசூர் சென்று அங்கிருந்து பெங்களூருக்கு வருகின்ற நிலையில் இருக்கின்றது. அந்த ஹோசூர் பகுதி மிகப் பெரிய தொழில் பேட்டைபகுதியாக வளர்ந்து வருகின்ற காரணத்தினால் அதே நேரத்தில் பூசல் தட்டுப்பாடு, எரிபொருள் தட்டுப்பாடு போன்றவைகளை எல்லாம் குறைக்கின்ற வகையிலும், பயணிகள் பயன் அடையும் வகையிலும், அவர்களுக்குப் பாதுகாப்பு அளிக்கின்ற வகையிலும் மாநில அரசு மத்திய அரசை மிக விரைவாக அந்த திட்டத்தை நிறைவேற்றுகின்ற வகையில் வற்புறுத்துமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, உறுப்பினர் அவர்கள் சொல்லிய அந்தப் பல்வேறு அம்சங்களுடைய அடிப்படையிலேதான் இந்த மீட்டர் கேஜ் பாதையை பிராட் கேஜ் பாதையாக மாற்ற வேண்டுமென்ற திட்டத்தை தமிழக அரசு சிபாரிசு செய்து ரெயில்வே வாரியத்திற்கு அனுப்பி இருக்கின்றது. 1990—91 ஆம் ஆண்டு வரவு-செலவுத் திட்டத்தின் கீழ் மேற்படி சர்வே அறிக்கையை தற்போதைய நிலைக்கு ஏற்றவாறு மாற்றியமைக்க ரெயில்வே வாரியம் ஒப்புதல் அளித்துள்ளது. மேற்குறித்த சர்வேயின் விவரமான அறிக்கை தயாரிக்கப்பட்டு வருகிறது என்றும் விரைவில் அது ரெயில்வே வாரியத்திற்கு சமர்ப்பிக்கப்பட உள்ளது என்றும் தென்னக ரெயில்வே பொது மேலாளர் தெரிவித்திருக்கின்றார். விரைவு நடவடிக்கையாக நம்முடைய அரசு அதை வலியுறுத்தும்.

திரு. வ. முல்லைவேந்தன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழ்நாட்டில் இதுபோன்ற எந்தெந்த வழித் தடங்களில் அகல ரெயில்பாதை அமைக்கவும், புதிய ரெயில் பாதை போடவும் வலியுறுத்தப்பட்டுள்ளது? எந்தெந்தத் திட்டங்கள் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டுள்ளன என்பதை நான் அறிய விரும்புகிறேன்.

9-25 மணி.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, எங்கெங்கு தேவைப்படுகிறதோ அங்கெல்லாம் வலியுறுத்தலாம்.

1991 சனவரி 22]

திரு. கோ. பூவராகன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, சென்ற ஆண்டு நம்முடைய முன்னாள் ரெயில்வே அமைச்சர் திரு. ஜார்ஜ் பெர்னான்டஸ் தாம்பரத்திலே இரட்டை ரெயில் பாதைத் துவக்க விழாவிலே கலந்துகொண்ட போது, அமைச்சரோடு பேசிய நேரத்தில் 'கொங்கன்' ரெயில் கார்ப்பரேஷன் போன்று தமிழ்நாட்டிலுள்ள ரெயில்வேயை விரிவு படுத்த கார்ப்பரேஷன் அமைக்கப்பட வேண்டுமென்ற ஓர் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருந்ததே, அது தற்போது எந்த நிலையில் உள்ளது? கடலூரிலிருந்து சேலம் வரையுள்ள குறுகிய ரெயில் பாதையை அகல ரெயில் பாதையாக ஆக்க, இந்த ஆண்டு இந்த அரசு மத்திய அரசோடு தொடர்பு கொண்டு, அதற்குரிய ஏற்பாட்டைச் செய்யுமா?

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் குறிப் பிட்டதைப்போல அந்த நிகழ்ச்சியில் அப்படி எல்லாம் பேசப் பட்டது. அது இன்றைக்கு எந்த நிலையில் கருத்துரு பெற் றுள்ளது என்கிற தகவல் என்னிடத்தில் இல்லை. கடலூரி லிருந்து சேலம் வரை செல்லக்கூடிய இருப்புப் பாதையை அகல இருப்புப் பாதையாக மாற்றுவது குறித்தும் குறிப்பிட்டிருக் கிறார்கள். அந்த தகவலும் தற்போது என்னிடத்தில் இல்லை.

திரு. ரா. சொக்கர் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, பெங்களூருக்கு அகல ரெயில் பாதை அமைக்கும் திட்டத்தைப்பொறுத்தவரையில், அது முழுமையாகப் பயன்பெற, கரூரில் இருந்து நாமக்கல், ராசிபுரம் வழியாக புதிய அகல ரெயில் பாதை அமைக்கப்பட வேண்டும். அது அமைக்கப்பட்டால்தான் தென் மாவட்டங்களிலிருந்து செல்லக் கூடியவர்கள் புதிய அகல ரெயில் பாதையை பயன்படுத்தி பெங்களூருக்கு மட்டுமல்லாமல் சென்னைக்கு வரவும் வாய்ப்பு ஏற்படும், இதன் மூலம் 30 கிலோமீட்டருக்கு மேல் பயணத் தூரம் குறையும் என்பதால் தமிழக அரசு மத்திய அரசை வலி யுறுத்தி இந்த புதிய ரெயில் வழி திட்டத்தையும் நடைமுறைப் படுத்த ஏற்பாடு செய்யுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நாமக்கல் வழியாக வருகின்ற காரணத்தால் இந்தத் திட்டம் சாத்தியமா என்பதைப் பற்றி யோசிக்கலாம்.

திரு. எஸ்.டி. உகம் சந்த் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, சென்ற ஆண்டு மத்திய அரசு வில்லி வாக்கத்திலிருந்து அம்பத்தூருக்கும், செங்கல்பட்டு நகரத்திலி ருந்து விழுப்புரத்திற்கும் இரட்டை ரெயில் பாதையாக மாற்றி யமைக்க ஏற்பாடு செய்திருக்கிறது. ஆனால் அவைகள் தற் போது நிறுத்தப்பட்டிருப்பதாகச் சொல்லப்படுவது உண்மையா? அப்படி என்றால் மீண்டும் மத்திய அரசை மாநில அரசு வலியுறுத்துமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் சொன்ன திட்டம் நிறுத்தப்பட்டதா என்கிற தகவல் என்னிடத்தில் இல்லை. அப்படி ஏதாவது தடங்கலோ அல்லது மெதுவாக வேலை செய்யக்கூடிய நிலைமையோ இருந்தால் விரைந்து செயல்படுத்த வேண்டுமென்று நம்முடைய அரசு ரெயில்வே வாரியத்தை வலியுறுத்தும்.

திரு. வி. கே. சின்னசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் எங்கெங்கு புதிய ரெயில் தேவையோ அங்கெல்லாம் விடலாம் என்று சொன்னார்கள். மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுடைய தொகுதிக்கு பக்கத்திலுள்ள திருப்பூர் நகரத்திலுள்ள லட்சக்கணக்கான இளைஞர்கள் சுமார் 50 கிலோ மீட்டர் தூரத்திற்கு மேல் செல்ல வேண்டியிருக்கிறது. எவ்வளவு தான் பஸ்கள் விட்டாலும் அவர்களுக்கு அவை போதுமான அளவில் இல்லை. சென்னையிலே இருப்பதுபோல திருப்பூரில் 100 கிலோ மீட்டர் தூரத்திற்கு எலக்ட்ரிக் ரெயில் விட்டால் நிச்சயமாக போக்குவரத்துக்கு இன்னும் வசதி வாய்ப்புகள் அதிகமாக ஏற்பட வாய்ப்பாக இருக்கும். ஆகவே, அமைச்சர் அவர்கள் இதைத் தீவிரமாகப் பரிசீலித்து—கோவை மாவட்டத்துக்காரரான அவர் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சராகவும் இருக்கிற காரணத்தால்— அவருடைய காலத்திலேயே இதற்கு ஏற்பாடு செய்தால் நன்றாக இருக்கும். அவருடைய தொகுதியை ஒட்டிய பகுதியாக இருப்பதால்அவருடைய தொகுதி மக்களுக்கும் இது அரியவாய்ப்பாக இருக்கும். அப்படி இதற்கு ஏற்பாடு செய்கின்ற நேரத்தில் . . . . . (சிரிப்பு).

மாண்புமிகு டாக்டர் க. அன்பழகன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அந்த வட்டாரத்திலே ஒட்டுவதற்கு புது விதமான ரெயில் கண்டுபிடிக்க வேண்டும். (சிரிப்பு).

திரு. எம். அண்ணாமலை : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சேலம்—பெங்களூர் மீட்டர்கேஜ் ரெயில் பாதையை அகல ரெயில் பாதையாக அமைக்க அரசு எடுத்த முயற்சியை இங்கே அமைச்சர் அவர்கள் அறிவித்தார்கள். அதுபோல 1978-ல் தர்மபுரி மாவட்ட வளர்ச்சி மன்றக் குழுவின் தீர்மானத்தின் மூலமாக ஓகேனக்கல், தர்மபுரி, மொரப்பூர், அரூர், தீர்த்தமலை, திருவண்ணாமலை வழியாக சென்னை—பாண்டி தொடர்புக்கும் ரெயில் பாதை அமைக்கும் திட்டம் தமிழக அரசுக்கு அனுப்பப்பட்டது. இதுபற்றி என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதைப் பற்றி மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் அறிவிப்பார்களா?

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : துணைத் தலைவரவர்களே, அது பற்றிய விவரக் குறிப்புகள் என்னிடத்தில் இல்லை. தனியாகக் கேட்குமாறு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

9-30 மணி.

திரு. எஸ்.ஏ. தங்கராஜன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, ஆமை வேகத்தில் நடைபெற்றுக்கொண்டிருக்கும் திண்டுக்கல்—கரூர் அகல ரயில்பாதையைத் துரிதப்படுத்தி, எந்த ஆண்டில் அது முடிவடையும் என்பது குறித்து தமிழக அரசுக்குத் திட்டவட்டமான அறிவிப்பு மத்தியிலிருந்து வந்தது உண்டா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : துணைத் தலைவரவர்களே, பல இடங்களில் நில ஆர்ஜிதங்கள் தடைப்பட்டு அல்லது உயர்நீதி மன்றத்திற்குச் சென்றிருந்த காரணத்தால் வேகம் கொஞ்சம் தடைப்பட்டு, ஆமை வேகமாக இருந்து கொண்டிருந்தது. இப்போது அந்தத் தடைகள் எல்லாம் நீக்கப்பட்டு, வேகமாக வேலைகள் நடைபெற்று வருகின்றன என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. கே. வி. இராமசாமி : பேரவைத் துணைத் தலைவரவர் அவர்களே, தூத்துக்குடி—கரூர் அகல ரயில் பாதைத் திட்டம் ஆமை வேகத்திலே நடந்து கொண்டிருக்கிறது. கரூர்—திண்டுக்கல் வரை ஓடுகின்ற அந்த வண்டி, மதுரை, தூத்துக்குடி வரை சென்றால் மேலும் நல்ல முறையில் ஓடும் என்று கருதுகிற நிலையில் அந்த வேலையில் துரிதம் இல்லாமல் நடந்து கொண்டிருக்கிறது. அரசு அதைத் துரிதப்படுத்துமா?

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : துணைத் தலைவரவர்களே, துரிதப்படுத்தலாம்.

திரு. மா. சுந்தரதாஸ் : பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் ஓடும் இரயில்கள் திருவனந்தபுரம் டிவிஷனில் இருப்பதால், அங்கே மலையாளி-தமிழன் என்ற வேற்றுமையில் பார்த்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அங்கேயிருந்து பெங்களூருக்கும் பம்பாய்க்கும் இரண்டு ட்ரெயின்கள் ஓடுகின்றன. அதற்கு 'கோட்டா' கூட கொடுப்பதில்லை. அந்த அளவு மோசமாக இருப்பதால், அதை மதுரை டிவிஷனில் சேர்க்க அரசு ஆவன செய்யுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : மாண்புமிகு துணைத் தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொன்ன கருத்தின் அடிப்படையில் அதை மதுரை டிவிஷனில் சேர்க்க வேண்டுமென்று ஏற்கெனவே நம்முடைய அரசின் சார்பில் ரயில்வே துறைக்கு எடுத்துச் சொல்லப்பட்டு, அதற்குரிய பதிலும் சமீபத்தில் தான் தமிழக அரசுக்கு வந்திருக்கிறது. அவர்கள் சொல்லியிருக்கும் கருத்துப்படி திருவனந்தபுரம்தான் அவர்களுக்கு

எல்லா வகையிலும் வசதியானது. சமீபத்தில் இருக்கும் இடம், போக்குவரத்து மற்றும் ரயில்வே துறையினுடைய நிர்வாக வசதிக்கு திருவனந்தபுரத்தைச் சிறந்ததாகக் கருதுகிறார்கள். எனவே மதுரையோடு சேர்க்க இயலாது என்று தெரிவித்திருக்கிறார்கள். இருந்தாலும் ரிசர்வேஷன் போன்றவைகளில் குறைபாடுகள் இருக்குமானால் அவைகளை நிவர்த்தி செய்ய நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று வற்புறுத்தலாம்.

திரு. ஒய். வெங்கடேஸ்வர தீட்சிதர் : மாண்புமிகு துணைச் சபாநாயகர் அவர்களே, அகல ரயில் பாதை பற்றிப் பலர் பலவிதமாகச் சொன்னார்கள். கரூர்—திண்டுக்கல் ரயில் பாதை போட்டு, அங்கே பேசஞ்சர் ரயில் ஓடுகிறதா? அப்படி என்றால் அதில் பேசஞ்சர்கள் போகிறார்களா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : மாண்புமிகு துணைத் தலைவரவர்களே, the only pair of passenger trains scheduled to run on Karur-Dindigul line stand cancelled temporarily.

இராதாபுரத்தில் அரசு கட்டும் வீடுகள்.

*11990—**திருமதி ரமணி நல்லதம்பி** :

மாண்புமிகு போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா :

(அ) திருநெல்வேலி-கட்டபொம்மன் மாவட்டம், இராதாபுரம் தொகுதி, கோட்டைக் கருங்குளம் மின்உபநிலையம் அருகில் சுமார் 50 வீடுகளை அரசு கட்டி முடித்துவிட்டதா?

(ஆ) அவ்வாறாயின் மக்கள் எப்போது அவைகளில் குடியமர்த்தப்படுவார்கள்?

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) மற்றும் (ஆ) : இல்லை.

திருமதி ரமணி நல்லதம்பி : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, நான் இங்கே குறிப்பிட்டிருக்கின்ற அந்த வீடுகள் அனைத்தும் எஸ். சி. சமுதாயத்தினருக்காகக் கட்டப்பட்ட வீடுகள். பல ஆண்டுகளாக அவை மேற்கூரை இல்லாமல் நான்கு சுவர்களோடு நின்று கொண்டிருக்கின்றன. மேலும் அவை ஊருக்கு வெளியே தள்ளி இருக்கின்றன. அதிலே போட்ட முதலீடு வீணாகிக் கொண்டிருக்கிறது. எனவே அவற்றைக் கட்டி,